

# バリアフリー社会をめざして

渡 辺 英 郎

## 目次

### はじめに

- 1、バリアフリー
- 2、バリアフリー体験
- 3、タウンモビリティ
- 4、ユニバーサルデザイン
- 5、バリアフリー旅行
- 6、まちづくり

### はじめに

わが国の商店街を観察していると、商店の構造は半世紀前と余り変わっていないように思われる。新しくできた商店でも必ずしも高齢者が利用しやすい構造にはなっていない。このような状況から商業地理学ゼミナールのテーマに「高齢社会の商店街構造」をとりあげて学修している。

若い学生諸君は少子高齢化が進んでいると聞いても、それが社会にどのような影響を与えるのかを殆ど知らない。また、適切な参考書も少ない。

そこで身近なところの現実を知るために、テーマに関連した新聞記事を切り抜いてスクラップ・ブックを作成することを提唱している。

本稿は学修の資料として作成したものの一部であり、スクラップ・ブックの活用例である。

原文は平成9年～13年の朝日、読売、日経、北海道、函館の五新聞であり、文末の（ ）は掲載紙と掲載された年月日である。

研究テーマを持ち、それに関する新聞記事を三年かけて切り抜くと、卒業論文の資料が収集できる見本である。また、学修の羅針盤とも言える新しい教材が作れる事例でもある。

日頃から古新聞を提供していただいている函館大学に謝意を表するものである。

## 1, バリアフリー

### 1-1, Q バリアフリーとは何ですか。

A 障害（バリア）を取り除く（フリー）と言う意。の和製英語です。一般にお年寄りや障害者が容易に移動できるように、鉄道駅など多くの人が利用する所で階段などの段差をなくすことですが、こうした人たちが生活しやすいように法律や社会の仕組みを変えていくことも含みます。お年寄りや障害者に乗り物の席を譲るとか、重い荷物を持った人を助けるといった親切心を広めることもバリアフリーと言えます。

### Q 段差解消はどれだけ進んでいますか。

A 全国には地下鉄を含め約8千の鉄道駅がありますが、このうち高低差が5m以上で一日の乗降客数が5千人以上の約2千駅にエスカレーターやエレベーターの設置を求めています。1998年3月現在、この約2千駅でエレベーターを設けているのは31%、エスカレーターは57%に過ぎません。2010年度をメドにこの約2千駅の全ホームにエスカレーターかエレベーターを付けるのが目標です。

鉄道駅がエレベーターやエスカレーターを設置する際の補助金として、1998年度の第二次補正予算で約80億円を計上しました。エレベーターなどを設置する場合に国、自治体、鉄道会社が費用を三分の一ずつ負担するよう指導しています。2000年度予算では乗降口の段差がないバスの導入促進なども含め、バリアフリー予算として約120億円を要求しています。

Q 法的措置は。

A 2000年1月召集予定の次期通常国会に提出するため、「交通バリアフリー法案」を作成中です。新駅を設ける際にエレベーターなどの設置を義務づけ、目や耳が不自由な人のために音声、文字案内をする装置を設けるよう促す内容になると思います。ただ、エレベーターやエスカレーターを一つ設置するには工事費込みで1億～2億円かかり、二の足を踏む自治体や鉄道会社が多いのが実情です。このため、99年度末から外郭団体を通じ、先に挙げた約2千駅のうち主要2百駅前後の施設を点検し、「バリアフリー度」をランク付けする計画です。これを公表すれば、エレベーターなどを設置する誘因になるでしょう。

Q 外国の事情はどうですか。

A ハード面では欧米に遅れているとは思いません。例えば、鉄道駅のホームにある目の不自由な人向けの点字ブロックの普及率は日本が最高水準にあるはずで、空港なども欧米の施設に見劣りしません。でも、親切心というソフト面は欧米に劣る気がします。お年寄りなどのため、細かな心づかいが必要です。運輸省消費者行政課長盛山正仁、(日本経済新聞1999, 9, 12)

## 1-2, 交通のバリアフリーとは

ベストセラー「五体不満足」の著者、乙武洋匡さんが先日、日本外国特派員協会での記者会見に臨んだ。

「日本ではなぜ車いすの人をあまり見かけないのか」米国紙の記者から素朴な質問が飛んだ。

乙武さんは「外に出ると段差があって歩きにくい。特別な目で見られることもある。もし家に閉じこもっている人がいるならそうしたことが原因では……」と答えたようだ。

「段差」や、「特別な目」をものともせず、積極的に街に出かけていった乙武さんには答えにくい質問だったかも知れない。

遅まきながら、政府と民主党が相次いで交通バリアフリー法案を国会に提出した。法案は、駅にエレベーターやエスカレーターを設置するほか、段差の解消や低床バスなどの普及によって、障害者や高齢者が自由に動ける街作りを、官民挙げて推進しようという内容だ。首都圏の駅でもエスカレーターを設置するところが増えているが、なぜか上り専用が圧倒的に多い。足の不自由な人からは「下りの階段の方が怖い」という声を多く耳にするのに。

せっかくの施設も、肝心の障害者には、いまひとつ思いやりに欠けている。車いすの人にとってはエレベーターの方が望ましいに違いないが、駅の多くはそのスペースがない。駅の職員は、車いすの人が乗車したと聞けば、何人かが待機して、車いすを担ぎ上げているのが現状だ。

腰痛が駅員の職業病に加わったとも聞く。その一方で、難渋している車いすの人の前を、黙って通り過ぎて行く人の何と多いことか。若者のシルバーシートの占領も相変わらずだ。施設の改善と同時に、人の心の改善も必要ではないか。論説委員岸洋人（読売新聞12, 3, 10）

### 1-3, 交通バリアフリー法成立

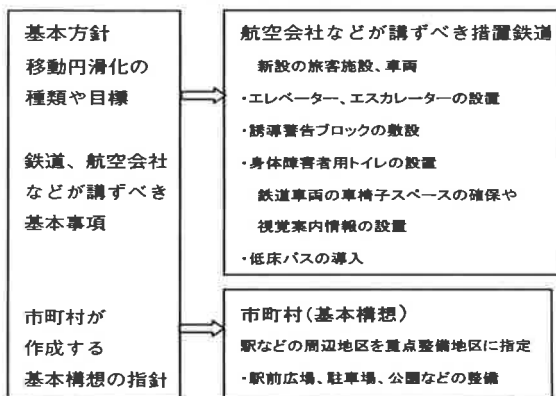
駅や空港にエレベーターを設置するなどして公共交通機関を利用する高齢者らの利便性や安全性の向上を目指し、政府が提出していた「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動円滑化促進法」（交通バリアフリー法）が平成12年5月10日参議院で可決、成立した。高齢者らに優しい街にするため公共交通事業者に対し、旅客施設の新設や大規模改築の際、エレベーター、エスカレーター、誘導警告ブロックの設置などを義務づける。

また新規車両に低床バスを導入することや航空機の座席に可動式ひじ掛けの装着なども求める。

このほか駅などの周辺地区を「重点整備地区」に指定。歩道の拡幅や段差解消、道路用エレベーター、案内標識などの整備を進めることが盛り込まれている。

公布日から6ヶ月以内に施行するとしており、運輸省によると、11月ころに施行される見込み。 **交通バリアフリー法の仕組み**

同法は鉄道駅を中心に港、空港などで「移動する際の身体負担を軽減する」ことが目的。国は基本方針を策定し、バリアフリーの目標や公共交通事業者が講じなければならない事項などを定める。



基本方針に基づいて市町村は、旅客施設の周辺地区を道路などと一体でバリアフリー化を進める重点整備地区の指定や、具体的な事業を盛り込んだ基本構想を決定する。(北海道新聞12, 5, 10)

#### 1-4. 交通バリアフリー法違反の場合

これまでは運輸省がバリアフリー化のガイドラインを示し、進めるための補助金や税制上の優遇措置はあったものの、自主性に任されていた。

国の基準に合っていない場合には改善を命令し、新築・改築の届け出を怠ったり、命令に従わなかったりした事業者には百万円以下の罰金を科せられる。ただし、鉄道の車両や旅客船、航空機などのバリアフリー化については、施行日は法律の施行から二年以内という条件で政令で定めることにして

おり、バスよりも遅れる。また、既存の旅客施設・車両については努力義務にとどめた。

一方、行政の側でも自治体を中心に、大勢が利用する駅前広場やバスターミナルなどのバリアフリー化に取り組み、エレベーター、エスカレーターの設置、歩道の段差の解消、視聴覚障害者用の信号機の設置なども進める。

国民に対しても、「協力するように努めなければならない」と努力義務を盛り込んだ。

路上や駅などで困っている高齢者や身体障害者たちの移動を手助けしたり、点字ブロックの上には自転車を駐輪しないなど、本来ならマナーに属することもあえて明文化した。

札幌では、2002年10月に国内外から障害者が参加するDPI（障害者インターナショナル）世界会議札幌大会も予定されており、関係者は、同法施行により、道内のバリアフリー化が加速することを期待している。

しかしながら、既存の施設は義務化されず努力義務となっていること、タクシーが対象から外されていることなどに対して野党から批判が出ている。さらに野党は、基準策定や事業者の改善計画への市民参加、公共交通機関の利用ができない場合の別途の移動手段の確保などを盛り込むことも主張している。（北海道新聞12, 2, 25）

### 1-5. 法律はできたけど

高齢者や障害者が利用しやすい公共交通の整備を目指す「交通バリアフリー法」が十五日施行されたが、道内では低床バスの普及率が三％台にとどまっているほか、JR駅のエスカレーターやエレベーターの設置率もいまひとつと、費用の問題がネックとなってバリアフリー化の動きはまだ鈍い。同法は既存の車両や施設の整備には強制力はないものの、法施行を待ち望んでいた障害者らは、今後の取り組みに強い期待を寄せている。

同法は公共交通事業者に①新規導入のバスは低床型に切り替え、列車や船

は車いす用スペースを確保する。②日平均五千人以上が利用する駅やバスターミナルなどを新・改築する場合、エレベーターやエスカレーターを設置するなどを義務づけているが、既存の車両や施設の整備には強制力がなく各事業者の判断に任されている。

道運輸局によると高齢者や障害者も乗車しやすい低床バスは道内で百四十四台（三月末現在）と、道内のバス三千九百九十九台のうちわずか三、六％。ＪＲ北海道バス（本社・札幌）、北海道中央バス（同・小樽）、旭川電気軌道（同・旭川）など二十台以上運行している事業者も一部にあるが、一台当たり約二千八百万円と通常より七百万～八百万円割高なため、多くの会社は簡単には導入できないのが現実という。

札幌市交通局でも、運行する市営バス四百四十八台のうち低床型は五台どまり。百三十五台のバスを保有する道北バス（同・旭川）は、２００１年１月に低床バス二台を初導入するが、同社は「事業者単独では導入するにも限界がある。国の支援が必要」と訴える。

市電を運行する札幌市交通局（保有三十台）、函館市交通局（同三十五台）にも低床型はゼロ。函館市交通局は「車両更新に合わせて導入したいが、財政状況が厳しく具体化できない」と打ち明ける。

一方、札幌市営地下鉄は四十六駅のうち四十駅にエレベーターかエスカレーターが設置されているが、ＪＲでは一日平均利用客が五千人を超える道内三十三駅のうち、こうした設備があるのは十五駅と全体の半分以上。ＪＲ北海道は「利用者の多い駅から整備を進めるが、既存の駅舎は設置場所の確保が難しい」。

２００２年に札幌で開催される「障害者インターナショナル（ＤＰＩ）世界会議札幌大会」組織委員会の西村正樹事務局長（四二）は「駅などを新築、改築する際にバリアフリー化が明文化されたのは喜ばしいが、既存施設の改良が義務化されなかったのは残念。公共交通機関が障害者のニーズに合うものとなるよう見守りたい」としている。下肢障害があり、車いすを使ってい

る札幌市内の二十代男性は「低床バスがさらに普及すれば利用できるのだが…。今はタクシーに頼るしかない」と一層の普及を訴えている。(北海道新聞12, 11, 22)

#### 1-6, 運輸省通達改正

運輸省は9日までに、車いすでバスに乗り込む際に「介護人の同伴が必要」と定めていた通達項目を削除し、車いすの人が介護人なしで単独で乗れるようにした。同省は「電動車いすやノンステップバスなどが普及してきたことを考慮すれば、一律に介護人の同伴を必要と定めるのは合理的な規則ではなくなった」としている。

介護人の同伴を必要とした1978年の通達は、乗降時や車内で車いすが動いたり倒れたりすることを防止する目的で、同省自動車交通局長から全国のパス事業者へ通知された。しかし、近年は身体障害者が単独で自由に動ける電動車いすが普及。さらに運輸省によると、全国に約六万台ある乗り合いバスのうち、99年3月末時点でスロープ付きの車両が九百六十二台、車体の床が低いノンステップバス四百四十一台、リフト付きが二百七十八台それぞれ導入された。通達を事実上無視して車いすの単独乗車を認めるバス事業者も出ていたという。

同省は車内での安全確保のため、乗車後は車いすのブレーキをきちんとかけ、動かないようバンドなどで固定することを各事業者へ要請している。

運輸省の担当者は「ノンステップバスなどの導入をさらに促進し、障害者や高齢者が一人で動ける交通基盤整備を進めたい」と話している。

#### 道内福祉関係者

運輸省の通達改正について、道内の福祉関係者からは「障害者や高齢者が移動しやすくなる」と歓迎の声が上がっている。しかし、札幌市内のバス事業者の中には、車いすごと乗車できるノンステップバスがまだ少ない現状を踏まえ、車いすの乗降にどこまで対応できるか、との戸惑いもみえる。



障害者の自立支援などについて調査・研究している「北海道社会福祉協議会ノーマライゼーション研究センター」の谷口亮所長は通達の改正について、「車いす利用者が積極的に街に出ていくきっかけになる」と評価しながら、「ノンステツプバスをもっと増やし、歩道と車道の段差解消など街全体のバリアフリー化もさらに進めるべきだ」と注文する。

札幌市交通局の場合、ノンステツプバスは三台しかなく、同局は「同バス以外では運転手一人で車いすの乗降に対応するのは難しい。市民にも協力を求めているが、いつでも対応できるか、となると厳しい」と話す。

北海道中央バスは「ターミナルでは、職員が手伝うなど対応を検討していきたい」と言っている。(北海道新聞12, 1, 10)

### 1-7, 重くなる自治体の責任

交通バリアフリー法の特徴は、バリアフリー（障害なし）の対象範囲を、公共の交通機関だけでなく、駅などの施設や駅前広場、周辺道路にまで広がったことだ。複数の省庁に分かれていたバリアフリー対策を一本化したという点で、画期的な試みといえる。政府は12年3月、「バリアフリー関係閣僚会議」を発足させ、5月中に今後の取り組みを決める運びだが、法律が先行した格好だ。

また、従来のハートビル法などでは努力義務にとどまっていたバリアフリー化を、民間事業者に義務づけた点も評価できる。その背景には、「移動制約者」と呼ばれるお年寄りや身障者、妊婦・けが人が約2, 570万人、人口の25%に上っている現実が挙げられる。2015年には65歳以上のお年寄りが人口の25%を突破する超高齢化社会になるだけに、バリアフリーは官民間問わず不可欠の基盤整備だと言える。

法律は、鉄道、バス、航空会社が駅やターミナル、空港を新設、大規模改修する際、エレベーターやエスカレーターを設置を義務づけた。また、新たに運行するバスは乗降が楽な「低床化」とし、列車や機内は車いす用スパー

スを確保することを義務づけている。エレベーター、エスカレーターには国と地元自治体が事業費の3分の1ずつを補助するほか、乗降口に段差のないノンステップバス購入にも補助金が出る。

一方、年間26億人が利用するタクシーは、法律の対象から外れた。「大量輸送機関を対象とした法律の体系になじまない」（羽生次郎運輸政策局長）のが理由だが、ドア・ツー・ドアの機動性を誇り、交通弱者が多く利用することを考えれば、地域内の一定台数をリフト付きにするなど、検討の余地はあるだろう。

既存施設のバリアフリー化も、一日の乗降客数が5千人以上か、相当数のお年寄り、身障者の利用が見込まれるものに限る見通しだ。運輸省は「鉄道駅では全利用客の94%をカバーできる」としているが、対象駅数は全国約9千駅のうち2千7百にとどまる。衆院運輸委員会に参考人として出席した西尾鳥取市長は「地方は高齢化率が高く、住民の潜在的なニーズも高い。それなのに、バリアフリー化の速度が大都市部よりも相当遅くなり、新たな地域間格差が生じる」と懸念を表明した。

条件を満たす駅やターミナルにしても、市町村が「重点整備地区」に指定して初めて、バリアフリー事業が可能になる。このことは、これまで交通事業者任せで済んでいたバリアフリーの責任を、今度は市町村が負わねばならないことを意味する。

「街の顔」としての駅やターミナルを、どこまで交通弱者にやさしい施設にするのか。自治体は今まで以上に判断と姿勢を問われることになりそうだ。（読売新聞12, 5, 17）

## 1-8, 10年でバリアフリー化

運輸省は今後10年間で設備を改良する駅など施設の数値目標を固めた。鉄道駅の場合、全国の約九千の駅のうち約二千七百ヶ所が対象となり、全利用客の94%をカバーできる。バスは十年後をめどに、乗降口に段差がない

「ノンステップバス」の割合を現在の１％から２０～２５％に引き上げる。運輸省は目標達成のため、ＪＲ各社や私鉄、バス会社に協力を求める。また、鉄道事業者向けに設けている補助金制度も継続する。（日本経済新聞12,5,11）

10年間でバリアフリー化する旅客施設

	10年間で バリアフ リー化	／ 全施設数	全体に占 める利用 客の割合
○鉄 道 駅	約2700	／ 約9000	94％
○空 港	22	／ 93	87％
○バスター ミナル	56	／ 229	81％
○旅客船タ ーミナル	18	／ 413	40％

### 1-9, 変わる新幹線

新幹線が姿を変えようとしている。乗り心地の追求に最新技術を応用したり、バリアフリーやＩＴなどをキーワードにした新規車両の導入などがめじろ押しだ。１９６４年に開業した新幹線には、当時最新の技術やサービスがふんだんに盛り込まれたが、時代とともに色あせてきており、ＪＲ各社は「技術革新や社会の変化に乗り遅れまい」と必死だ。

ＪＲ東日本は、２００２年末に東北新幹線が八戸（青森県）まで延伸するのに合わせ、車両やシステムに最新技術を導入する。まず、東海道新幹線開業時の技術をベースにしていた「自動列車制御装置（ＡＴＣ）」を、新たな方式に置き換える。これまでのシステムは最も性能の低い列車に合わせて、段階的にブレーキをかける仕組みで、減速時の乗り心地の悪さが課題だった。新しいシステムでは、それぞれの車両性能や線路の条件に最も適した減速パターンで、運転速度から停止までスムーズに減速させる。このため、乗り心地が良くなるとともに、運転効率もアップ。停車駅ごとに平均一分の運転時間短縮となり、運転間隔も狭められるため、将来的に列車本数の大幅増にも対応できるという。ＪＲ東海でも同じようなシステムを独自に開発して導入する考えだ。

八戸開業に合わせてＪＲ東日本管内の各新幹線に導入される新型車両にも、様々な技術が盛り込まれる。「世界初」を売り文句にする「フルアクティブ

サスペンション」は、車体の左右の揺れをセンサーで感知して、揺れを打ち消す方向にサスペンションを動かす仕組みで、格段に乗り心地が良くなるという。同社では、新型車両を2005年度までに二百六両製造、現在の車両と入れ替える方針だ。

一方、JR東海では、2003年秋の品川駅開業を機に、「のぞみ」主体のダイヤ編成に組み替える準備を進めており、今後三年間で新たに三十二編成を導入する計画だ。

新造車両の特徴は、「バリアフリー型」だ。通路を歩く障害者や高齢者のために、座席にこれまではなかった手すりを設置、視覚障害者のためにドアの開閉を知らせるチャイムも設けた。東海道・山陽新幹線では、最も初期のタイプに、座席を反転させるための手すりがあったが、二代目の車両からは姿を消していた。

新造車両には、パソコン用のテーブルやコンセントも設置された。最初の編成が先月末にデビューした。同社は品川開業までに、携帯電話で座席を予約し、携帯電話を乗車券代わりに改札口を通して乗車できるシステムの導入も目指している。

昨年三月に営業運転を始めたJR西日本の「ひかりレールスター」は、多彩なサービスが売り物。車内放送をとりやめ、車内改札も、座席のホルダーに乗車券を入れる方式に改めた「サイレンス・カー」を組み込んでいる。車内でパソコン作業をすることを想定した設備を整えた「オフィスシート」などを設けた車両も用意されている。(読売新聞13, 5, 17)

## 2, バリアフリー体験

### 2-1, 体験レポート

高齢社会問題に詳しい樋口恵子・東京家政大教授は現在、ひざの関節炎を抱え、車いすを利用している。その体験をレポートしてもらったところ、交通バリアフリー法の施行などで注目されてはいても、「移動のユニバーサル

デザイン」への道のりは遠い現状がわかった。

大みそか、元旦（がんたん）と世紀をまたいで二度も、階段の昇降中にひざをひねってしまった。もともと変形性関節炎という病気持ちのひざに激痛が走り、三が日は寝正月ならぬ要介護正月。医者よハリよ漢方よと、なんでも試した結果、現状はそぞろ歩き、階段は手すりにすがって一段ずつ両足をそろえる。痛みがひどい日は車いすを使わないとつらい。

それでも一月四日は館長を勤める「女性と仕事の未来館」（東京）の仕事始め、十一日からの大学の授業をなんとかこなし、一月半ばからは予定どおり講演、テレビ出演など、北海道から九州まで十四都道府県を旅行している。片足を引きずりながらの日本列島大移動、つくづく日本は階級社会ならぬ「階段社会」であることを痛感した。

とくに鉄道は一般の駅ではエレベーターもエスカレーターも無くて当たり前。ＪＲ新幹線の駅でさえ上り下り双方があるとは限らない。足に障害を持つ身には下りのほうがはるかにつらいのに、無いところが多く、あっても表示が不親切。

新幹線の静岡駅で苦労して四十段ほどの下り階段を降りきってから「エレベーターはないんですか」と聞いたら「ありますが予約制です」。それじゃあ、というわけで予約して、東京と博多の新幹線駅で車いすのお世話になった。どちらも管理職らしい初老の駅員に押してもらって恐縮である。エレベーターの位置は長い長いホームの端にあり、博多駅では駅員がおもむろにキーを取り出して操作する。きっと管理職だけが、このキーを持っているのだろう。かぎがなければ、「開かずの扉」である。

郊外の私鉄駅に珍しくフリーに使えるエレベーターがあると感心したら「利用時間は午前七時から午後九時です」。これでは足の不自由な人は夜の集会にも出られない。

東京駅ではホームの業務用エレベーターで降りてから丸の内口へ出たが、その専用通路が仰天ものだ。天井にパイプが走り、台車が行きかう大きな倉

庫の中を通り抜ける。外へたどり着いたときはシャバに出た感じでほっとした。空の旅は海外の基準に合わせているのか、鉄道よりはるかに障害者・高齢者対応が整備されている。しかし、歩く速度がふだんの三分の一に落ちた身にとって、空港の広さ、遠さは絶望的だった。飛行機が着陸したゲートによっては、狭くて急なタラップを降りなくてはならない。そんなある日、私の様子を見てとった乗務員がPBLというコンテナ型の昇降機のついた車を呼んでくれた。飛行機の出入り口の反対側の壁がガバと開き、水平の床が現れたときは感謝感激であった。車いすでも寝台でも大丈夫という。

空港で車いすは簡単に借りられるし、職員が世話をしてくれる。乗り込むのはいちばん最初、そして降りるのは最後が原則だ。機内滞在時間がいちばん長いことになり、トイレの近い人は大変だろう。

トイレと言えば、和式は使えないから洋式を探し、またこのときとばかり身障者用トイレを利用した。おおむね快適だったが、あるリゾートホテルで、便座から立ち上がろうと手すりにしがみついたら手すりがぐらりと揺れた。あの驚愕（きょうがく）と恐怖は忘れられない。使用頻度が少ないので点検が足りなかったのだろう。

先年、パーキンソン病の友人につき添って空の旅をしたことがある。空港の車いす用トイレに入った友人が「外に出られない」と呼んだ。わずかに足らずのところに開閉ボタンがあるが、そこまで腕が伸びないという。職員を探しマスターキーで開けてもらうまでの時間は実に長く感じられた。

札幌と福島県二本松市では簡単に予約してリフト付き福祉タクシーを利用できた。札幌のタクシーの運転手兼社長さんはヘルパー一級の資格を持ち、新しい仕事に意欲を燃やしていた。

ごく最近訪れたJR在来線特急停車駅にはエスカレーターもエレベーターもなかった。プラットホームの端の急なスロープから夜来の雨でできた水たまりのしぶきをはね上げてわが車いすは進む。引き込み線の線路をいくつもまたぎ、ゲートのかぎを開けてもらってやっと外に出た。またかぎである。

ため息をついたら駅員さんはにこにこ「三月中にはエレベーターができるんですよ」。まあよかったとこちらもやっと笑顔に戻る。日本の交通機関がようやく障害者対応に動き出していることは認めよう。

でも、高齢化が急ピッチで進み、肢体の不自由を伴う人が増えるスピードに、交通機関の対応はまだ追いついていない。公共投資は駅ごとに、だれもが自由に使えるエレベーターなどを設置することに使ってほしい。少々の不自由をものともせず歩く高齢者が増えるように。人々が自由に移動し、さまざまな場面に参加することによって世の中は活性化する。いちいちかぎを開けてもらわなくても、いつでもだれでも必要に応じて使える移動のための設備、これは二十一世紀の基盤整備として必須（ひっす）ではないだろうか。（日本経済新聞13, 3, 4）

## 2-2, 遠足でバリアフリー実感

中学校の特殊学級で、東京・お台場へ遠足に出かけた。四つの路線を乗り継ぎ約二時間の行程は、知的な面にハンディキャップをもつ生徒たちにとって、かなり困難な課題だ。

しかも、四路線のうち三線は全員が初めて乗る路線。生徒たちは、乗り換えのたびに自動券売機を探し、路線図から目的の駅を探してキップ代を確認し、必要なだけのお金を入れるといった一連の動きをこなさなければいけない。これを当日、その場でいきなりさせようとしても難しい。そこで、これまでは、事前に、パソコンや時刻表の利用法を教えながら、乗車駅と下車駅、所要時間、キップ代などを調べさせて「学習のしおり」にまとめていた。キップ代を一回分ごとに小袋へ分ける学習もしていた。だが、この方法は限界があった。最近の自動券売機は複雑で、お金を入れた後、どのボタンを押せばいいのか迷ってしまう生徒も多く、他の乗客の迷惑にもなりかねない。

昨年、首都圏のJR以外の私鉄・地下鉄各線を乗り降りできる「パスネット」というプリペイドカードが発売されたので、今度の遠足ではこれを使う

ことにした。一枚のカードで四路線を乗り継いだ生徒たちは、乗り換えごとにいちいちキップを買う負担から解放され、お台場の一日を満喫することができた。このカードがあれば、キップ代がわからなくても目的地まで出かけられる。生徒たちも便利さを実感したようだ。バリアフリー社会に一歩近づいたと思った。(K) (日本経済新聞13, 3, 24)

### 2-3, 高齢者の苦勞身にしみた体験授業

お年寄りってこんなに大変なの？。芝浦工業大(本部・東京都港区)の大宮キャンパスで二十一日にあった体育の授業で、約二十人の学生が、体に重りをつけたり、目が見えにくくなるゴーグルをつけたりして、「高齢者の体」を疑似体験した。同大によると、体育の授業としては全国的にも珍しい試みだという。授業は、後期から開講した「ウエルフェアスポーツ」(佐々木明男教授)。足やひじに重りをつけて動かしにくくしたうえ、音を聞きにくくする耳栓、感覚を鈍くする二重の手袋、視野が極端に狭くなるゴーグルをすると、学生からは「動きにくーい」「全然見えない。マジかよ」と声上がる。介助役と二人一組で歩くなどして、ふだんの動きとの違いを体験した。

都市工学を学んだり、建築家を目指したりする学生もいることから、佐々木教授は「将来、高齢者に配慮した街や家作りをする場合に、この経験が生きるのではないか」と話していた。(朝日新聞11, 10, 25)

### 2-4, 車いす阻む障害だらけ

両足の踵(かかと)を折って入院したのは3月末の7日間だけ。だが、自宅に戻っても両足はギプスで固められ、8週間は、足への荷重は禁止。車いすの生活は楽ではなかった。介護用品店で折りたたみタイプの車いすを月5千6百円で借りた。足に体重をかけられないので、80kgの体重を尻だけで支えると、30分もしないうちに圧迫されて痛くなる。床擦れはこうしてで



きるのかと納得。足は下ろしたままだと、むくんでくる。血行が悪くなっているためという。1か月間は座っているだけでもつらかった。さらに外に出るとなると、弱者となったことが身にしみた。

4月初めには、通院で外出したついでに、サクラを見ようと車いすで近くの公園へ向かった。自動車から車いすに乗り移り、歩道に進み出た。約1.5メートル幅の歩道を進もうにも、雨水を流すためにやや傾斜しているので、タイヤをとられて、真っすぐ進めない。車いすで、一人散歩はほぼ不可能と悟った。

「そうなんです。手動の車いすの場合、ちょっと近所に散歩や買い物というのが難しい」。東京・大手町に毎日、電動車いすで通勤する今西正義さん（51）はそう語る。

今西さんは頸髄（けいずい）損傷の患者会の代表を務めている、首から下の運動機能がほぼまひしており、電動車いすのレバーを手のひらで操作する。電動車いすなら、道路の多少の傾斜は問題にならない。しかし、交差点など歩道が車道につながる急な傾斜が時に危険という。

電動車いすと体重を合わせると約130キロ。駅の階段は職員6人ほどに抱え上げてもらって地下鉄で通勤している。

「社会運動のつもりで、お願いしていますが、多くの人は遠慮してしまうので、エレベーターの整備を進めてもらいたいですね」（今西さん）

今年5月、交通バリアフリー法ができて、公共の交通機関ではエレベーターの設置、列車や航空機では車いす用スペースの確保を義務付け、バスでは乗降が楽な低床タイプの導入などを盛り込んでいる。高齢化の進展を視野に入れたものだが、ようやく法律が整った。

近所の公立図書館に家族に連れられて出掛けてみた。車いす用の駐車場があって、玄関前にはスロープもある。「これなら大丈夫」と、駐車場から車いすを進めると、スロープに入る手前に、格子状の金属でふたのされた溝がある。慎重に斜めに渡れば通れるが慣れないと危ない。一度、これに小さな

前輪をとられて、投げ出された。スロープも急で自分一人では上りきれなかった。バリアフリーを本当に役立つものにしたい。

私の場合、8週ほどで車いすは必要なくなり、松葉づえ、次に足をひきずりながら歩くようになった。足が弱っていると、アスファルトを塗り重ねたわずかに一歩の起伏にも足をひっかけてしまい、道路のわずかな傾斜も足に痛かった。通りは障害物だらけのジャングルと知った。

安心して歩ける町づくりは、超高齢社会に向けてぜひとも必要だ。体が不自由になっても、自分一人で歩きたいものだ。(渡辺勝敏)(読売新聞12, 8, 4)

### 3. タウンモビリティ

#### 3-1. ウンモビリティ

足元がおぼつかない高齢者でも自由に街を移動するための社会的な仕組み、タウンモビリティが注目されている。解説部小泉成史

高齢者にとって日本の交通状況はあまり良いものではない。交通安全白書による年齢別の交通事故死者数の推移をみると、十六歳から二十四歳までの若者と六十五歳以上の高齢者が多い。だが、若者の死者数が減っているのに対し、高齢者はずっと増え続け、九二年からは一番死者数の多い年齢層となっている。

しかし、こうした状況で危ないから出ないというだけでは、早くから孤立してしまう高齢者が増えてしまう。そこでタウンモビリティという考えが重要になってくる、運転しやすい電気自動車などが気軽に街で利用できれば、高齢者の生活の質を高めることができるからだ。

英国で始まった運動だが、日本でも広島、久留米市など全国の自治体で、町の拠点に電動スクーターを置いて貸し出すなどの試みが進められている。

高齢者タウンの先駆けとして世界的に有名な米国アリゾナ州のサンシティーでは、ゴルフカーが街中の移動に使われ効果をあげている。プレーキ

ランプ、方向指示器など安全装備も付け加えられている。住民は街の外に行くときは普通の車、街中はゴルフカーと使い分ける。街は道路幅も広くスピードの速い車の邪魔にもならず共存している。

東京大学大学院工学系研究科の鎌田実・助教授はゴルフカーよりももっと使いやすいシルバー・ビークル（高齢者用電気自動車）の開発を目指している。試作車メーカー、シバックスと共同でK a p p o（活歩）を開発した。

一人乗りで全長二、三m、幅一、二m、重さ三百kg。最高時速三十kmだ。

運転は左手でレバーを前後させてスピードを調節、右手で操縦かん状の装置を動かし、方向を変える。普通の車のようにアクセル、ブレーキを足で操作すると、高齢者の場合、どうしても反応が遅れて事故につながる可能性があるからだ。鎌田助教授はこの車を秋田県鷹巣町で一昨年、昨年と二回にわたり、乗り心地、運転性能などの試験をおこない、この三月に報告書にまとめた。

それによると、車幅が狭くて邪魔にならないため、道路わきに気楽に駐車しやすいなど多くの利点を確認され、試乗者にも好評だった。

タウンモビリティは始まったばかりで、K a p p oのような本格的な車の開発例も少ない。浸透させるためにはもっと多彩な試みが行われてよいだろう。また道路管理者の自治体と警察の協調による専用道路や、レーン規制などの整備が必要になってくる。

最近、高齢者や障害者、健常者の区別なくだれでも使える「ユニバーサル（普遍的な）デザイン」の製品が広まっている。K a p p o自体も派手な黄色とメタリックな紫色で、若者も乗れる車だ。鎌田助教授は「こうした車と普通の車が共存できるよう街全体がユニバーサル・デザインになる必要がある」と話している。（読売新聞12, 4, 28）

### 3-2, 広がるタウンモビリティ

電動スクーターなどを貸し出して、高齢者らの自由な外出を助ける「タウ

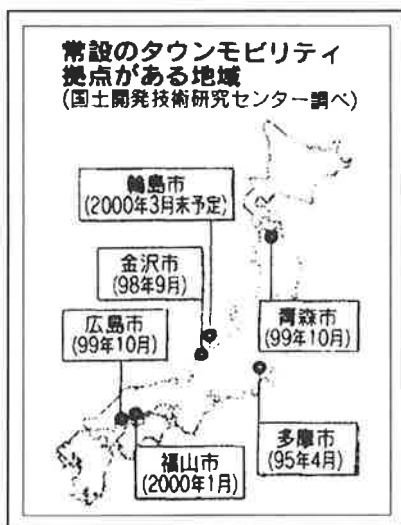
ンモビリティ」活動。日本で本格的に試みられるようになって約四年に過ぎないが、ここへきて自治体や企業だけでなく市民主導で、常設の拠点を設ける動きが出てきている。欧米の高齢者問題の研究家で、国内でタウンモビリティ導入のコンサルティングもしている白石正明さんの報告を。

昨年十月、広島市のショッピングセンターの一角に、電動スクーターなどを貸し出す事務所がオープンした。免許なしに運転できるスクーターを五台、車いすを二台置いてある。タウンモビリティを実現するための活動拠点だ。今年一月には福山市にも、同様の拠点がお目見えした。

タウンモビリティは七十年代末、英国で始まり、かの地ではいま二百カ所以上で実施している。高齢者のほか身障者、妊婦、一時的にけがをしている人などを対象に、小回りが利くスクーターなどを貸し出し、必要ならばボランティアが付き添う。利用者は長時間続けて歩くのが難しくても、自家用車やバスで中心街のタウンモビリティの拠点を訪れれば、スクーターに乗り換えて、自分の意志で好きなところに行ける。

商業施設内でのいわゆるショッップモビリティや公園、観光地など、幅広い場所に応用が可能。日本では九六年に建設省や自治体の旗振りで、各地の商店街などで本格的に実験が始まった。最近でも通産省などの主催で三月二十日、神戸市長田区の商店街で試乗会が開かれたばかり。

こうした一時的な試乗のイベントだけでなく、最近では広島市や福山市のような常設の拠点ができ始めた。しかもこの二カ所には行政や商業施設だけでなく、地域住民が主体的にかかわっているという特徴がある。



タウンモビリティに必要なのは、スクーターなどを常備して貸し出すための拠点と、世話するスタッフ。広島市の場合、タウンモビリティに関心を持った市民グループがショッピングセンターに働きかけた結果、センターが拠点用に駐車場スペースの一角を提供することになった。

商店街の寄付などでスクーターを購入。実際の運営は市民グループが担い、ボランティアが交代で貸出業務や利用者の付き添いにあたっている。当初約一カ月で、買い物や通院などに一日平均五人程度が利用した。利用者からは志程度の募金を受け付け、活動資金にあてている。

福山市も同様に、地元のボランティアグループが発案。構想を聞いて運送会社が協力をかってでた。この会社が商店街に新設した事務所に、タウンモビリティの拠点も同居することになり、いまのところ無料でスクーター二台を貸し出している。ボランティアのスタッフは約二十人。活動費のたしにと、チャリティーコンサートの開催なども試みでいる。

日本ではタウンモビリティを導入してまだ日が浅いが、利用する地域住民にとってメリットは小さくないと思われる。最も重要なのは、足元は少々おぼつかなくてもまだまだ元気な高齢者が社会から孤立しなくなること。「この商店街、ずいぶん変わっていたんだねえ」。ある都市で、実験に参加してスクーターを試した高齢者の言葉が忘れられない。地域の有料老人ホームに住んでいるのに、中心街を訪れたのは十年以上前のことだったからだ。

ある自治体で住民に電動スクーターの購入費用を補助したところ、実際に購入した高齢者の日常の行動範囲が倍増したという。街に出るだけでも刺激を受けるうえ、好きな食べ物を選んだり、孫にねだられたおもちゃを探したり、主体的に行動できれば、気持ちに張りが出てくる。加えて高齢者らが家にとじこもらず、自由に行動し、消費者にもなることで街がにぎわう効果もある。

タウンモビリティは、スクーターなどを貸し出しさえすれば、すんなり実現するわけではない。実際に高齢者らが街を行くと、通行者に道を譲っても

らったり、通路にはみ出した看板を片づけたり、いろいろな人にちょっとした協力を求める場面が出てくる。だからこそ、住民が中心になって導入する意味がある。周囲の人々の関心呼びやすいからだ。

住民がボランティアとして参加することで、世代を越えた交流が生まれる効果も見逃せない。英国では福祉を学ぶ学生がタウンモビリティで付き添いなどのボランティアをつとめると、単位の一部として認める大学もある。日本でもこうした制度はこれからの課題になるのではないか。

もちろん、本当に高齢者らがスクーターなどを駆使して自在に動き回れるようになるには、通路の狭さや段差などの解消が必要になってくる。しかも公道、商店街の歩道から店舗内の通路まで様々な場所に及ぶので、自治体など幅広い組織の理解が必要。ただ、確実に言えるのは、タウンモビリティ活動などによって高齢者が活発に出歩いてこそ、こうした障害の存在がはつきりし、解消を促すということだ。

まだ一部の地域とはいえ、いよいよ日本にも根付く兆しが見えてきたタウンモビリティ。その主役は、地域に暮らす人々ひとりひとりと見えそうだ。  
(日本経済新聞12, 3, 27)

## 4, ユニバーサルデザイン

### 4-1, 基本はバリアフリー

近年障害者、高齢者のためにデザインしたものが一般ユーザーに愛用され、逆の事例もみられるようになった。両者に対して別々にデザインしてきた流れが、今や相互に影響しあい、一つに融合する動きが見え始めている。共生、共用品、つまり「ユニバーサルデザイン」の発想である。

これまで、バリアフリーデザインで開発された製品、住宅、空間は、一般ユーザーが利用したくても、用途が「福祉」にとらわれ過ぎ、デザイン的にも、単に利用不可能なレベルを可能なレベルに底上げしただけのものが多かった。用途が特殊で一般向けではないとされ、量産ができず価格も高価に

なっていた。その点、ユニバーサルデザインは、初めからできる限り最大限すべての人が利用できることを目指し、全体的なアプローチを進めていくことを概念としている。そこでは市場性として、価格の妥当性、審美性、快適性が重要な要素となる。

今や、一部の行政機関や企業も、バリアフリーデザインから、人に優しいユニバーサルデザインへと考え方を転換するようになってきている。

ここで間違えてはならないのは、ユニバーサルデザインの根幹をなすものは、あくまでもバリアフリーデザインということだ。バリアフリーデザインを知らずしてユニバーサルデザインを具体化しえないと言っても過言ではない。また、環境を破壊し緑をなくしてなお「人にやさしいデザイン」はありえない。(聖隷クリストファー看護大学教授 林 玉子) (読売新聞13, 7, 23)

#### 4-2, 「ユニバーサルデザイン」と公園

点字や音声での案内に導かれて中に入ると、五十〜七十センチの高さに設けられた花壇がある。車いすに座ったままでそっと花に触れる人、ベビーカーから手を伸ばす幼児。壁から水が滴り落ちる壁泉の水を手を受けてみる人もいる。

嗅覚、触覚など五感を使って楽しめる大阪府堺市の府営大泉緑地「ふれあいの庭」(約一千平方メートル)。高齢者や障害者ら、すべての人が使いやすい「ユニバーサルデザイン」の視点で整備された公園がいま、全国各地に広がっている。ここは言わばその先駆けだ。

しかし、実際にだれもが楽しんでいるだろうか。同緑地を管理する府南部公園事務所の松寄由利子技師(31)は「造って、差し出しただけでは不十分」と言う。1997年のふれあいの庭誕生にあたっては、大阪府が障害者に聞き取り調査を実施。全府営公園について高齢者や妊婦の視点でも洗い直して公園改修計画を立てた経緯がある。が、その翌年に大泉緑地へ異動になった松寄技師は、障害者の姿が少ない場所もあることに気づいた。調査を

読み直してみて、「車いすで動きやすいだけでなく、安心できる『人』が欲しい」という声に出合った。そこで、登場したのが公園を案内するボランティア「ヒーリング・ガーデナー」だ。主婦や定年退職後の人たちに半年間講習を受けてもらい、さらに一年間、案内の実習をしながら聴覚、視覚、知的障害者、それに車いすの人や高齢者も楽しめるようなプログラムを身につけてもらった。

現在、活動しているのは講座を終えた37人。特別養護老人ホームや障害者団体の利用も多く、案内先は同緑地全体に広がっている。

「お金をかけて作った施設でも、ハートを持った人がいなくては」と松崎技師。今、ハーブの香りを楽しみ、水琴窟に耳をすます人、それに寄り添うボランティアでふれあいの庭はにぎわっている。(読売新聞13, 5, 3)

## 5. バリアフリー旅行

### 5-1, バリアフリー旅行

高齢化や障害者が円滑に旅行できるバリアフリー型ツアーへの関心が高まっている。旅行会社は個々の参加者のニーズに合わせたきめ細かいサービスを提供する必要があり、小回りが利くベンチャーが台頭してきた。通常のツアーより手間はかかるが、ボランティアと営利事業の両立を目指す各社の奮闘が続いている。

チックトラベルセンター(名古屋市、青木博社長)はバリアフリーツアーを九六年に開始した。海外中心にツアー数は七十本を超え、参加者数は延べ二千人近くに上る。

中部圏の顧客が主な対象だが、知名度が高まるにつれ、全国から参加希望者が集まるようになった。都内の旅行会社と共同で、関東での営業にも力を入れている。耳が聞こえない、食べ物がかめない、担架でないと移動が難しいなど、参加希望者のデータと目的地の施設状況をつき合わせ、ツアーが組めるかを検討する。「作業量は通常の旅行の二、三倍」(河村徹専務)。百キ



口近い体重の参加者を添乗員が担いで移動させるといった力作業は日常茶飯事だ。

担当の松本泰守氏は「損得勘定だけでは成り立たない」と指摘する。現在の部門売上高（約三億円）に対し損益はほぼトントン。チックは担当者を現在の五人から二人増員、二〇〇一年三月期は売り上げ倍増を狙う。

九一年発足のエス・ピー・アイ（SPI、東京・渋谷、篠塚恭一社長）は事業性を意識したバリアフリー旅行を手掛ける。

「現場の魅力につかまると泥沼にはまる」。篠塚社長は事業の特性をこう表現する。参加者と純粋な感動を共有できるのが魅力だが、福祉に力を入れるほど「採算が合わなくなる」（篠塚社長）と言う。

九八年は千四百人を扱ったが、昨年は採算を無視してツアーを厳選した結果、七百人に絞り込んだ。介添え者や添乗員の費用も含めると、一人の旅行で二〇万円かかる例もあるが「それでも市場は大きい」（同）という。

昨年末には在宅介護大手のコムスン（東京、折口雅博社長）に第三者割当増資を実施、四月に社名を「コムストラベル」に変更する。現在三人のバリアフリー旅行担当も大幅に増やし、コムスンの介護ネットワークを利用して顧客を開拓していく考えだ。

フロンティアインターナショナルジャパン（東京・中央、和山光信社長）は九三年から、主に車いす利用者を対象にバリアフリー旅行を手掛けている。家族など健常者の同行が条件。介添え者のあっせんはしていないので、価格は通常の旅行と同程度にとどまる。

現在の取り扱いは年間二十件程度。「長野のパラリンピック以降、関係者の理解が深まってきた」（担当の佐山忠子氏）。今後はホームページで顧客認知度を高めていく。

政府は二月、「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動円滑化促進法案」（バリアフリー法案）を閣議決定した。バリアフリー旅行の需要は今後、一段と高まりそうだ。旅行会社に必要なのは、役に立とうという

「志」だが、収益を確保するには微妙な経営のかじ取りが要求される。

「大手では難しい」（篠塚社長）との指摘がある中で、市場拡大をけん引するのはベンチャーの果敢な挑戦かもしれない。（長尾久嗣）（日本経済新聞 12, 3, 27）

## 5-2, 障害者世界会議札幌大会まで2年

2002年10月に開催される第六回障害者インターナショナル（DPI）世界会議札幌大会まで二年を切った。大会テーマは「すべての障壁を取り除き、違いと権利を祝おう」と決まり、全体会や分科会の内容を含め、具体的な運営方法の検討に入っている。一方、交通機関やホテルのバリアフリー化、財源の確保、行政や市民の協力といった課題も山積している。現在の準備状況などを紹介する。

DPI世界会議札幌大会が開かれるのは2002年10月15日から四日間。会場は札幌の道立総合体育センター（きたえる）だ。組織委員会事務局は12月から十人態勢となり、来年初めからはさらに人数を増やす。

組織委のもとには今月中にも、実動部隊となる実行委員会を立ち上げる。道内の障害者団体に幅広く参加を呼び掛けて、四十人規模とする予定。企画や広報、ボランティアなどの専門委もつくり、実行委のメンバーが参加する方針。

実行委では行政への要望の取りまとめのほか、11月中旬に決まった大会テーマ「すべての障害を」を具現化する全体会や分科会の個別テーマも論議する。個別テーマでは一九七五年に国連会議で決議された「障害者の権利宣言」の国際条約化、障害者の自立生活のためのシステムや都市づくり、女性障害者の地位向上、発展途上国の障害者への支援、貧困と戦争などが考えられるという。財政基盤の強化では、大会開催の経費五億円をどう確保し、効果的に使っていくかも課題となっている。

DPI札幌大会組織委では「札幌大会とその準備の過程を通じ、障害の種

別を超え、団体がさらに連携する機運を高めたい」と話している。

大会には百廿二〇〇〇人の参加が見込まれる。平成一一年一一月から一二年二月に実施したアンケートによると、札幌では盲導犬同伴、車いす対応できる施設が四軒で、約千人分しかない。ただ、改修を検討しているホテルもあり、前向きな動きになりつつあります。

### 障害者インターナショナル

(DP1) 国際障害者年の一九八一年に設立。本部はカナダ・ウィニペグ。障害者による非政府組織で、一五八カ国の団体が加盟。世界保健機関(WHO)や国連教育科学文化機関(UNESCO)などの諮問機関もつとめる。世界大会は四年に一度。(北海道新聞12, 12, 15)

**5-3, DP1 札幌大会** 成功のためには、道内の障害者団体の連携や協力が欠かせない。

十二月九日の「障害者の日」記念事業として、札幌で開かれたシンポジウム(同事業実行委主催)では、聴覚や視覚、知的、精神障警の各団体と道難病連の代表五人が大会への課題などを語り合った。

シンポには百五十人が参加。まずそれぞれの「障害」が抱える問題を紹介した。

札幌市視覚障害者福祉協会の澤田勝昭副会長は、盲導犬普及、誘導ブロックの整備で、移動の自由確保は進んでいるとしながらも、「健常者に気兼ねせず利用できる設備が必要だ」と指摘した。

道難病連の伊藤たてお事務局長は「同じ病気の人と、一緒にいたくないと考えてしまう」と、患者の心の問題も着目すべきだと指摘した。障害の種別を超えた連携の必要性も論議した。道路の段差の問題では、車いすの人が利用しやすいよう、歩道と車道の段差をまったくなくしてしまうと、その段差を歩道と車道の区別する指標にしている視覚障害者が困る。参加者からは「双方にとって、どういう状態がいいのかを話し合いたい」との声もあった。

D P I 札幌大会組織委では「札幌大会とその準備の過程を通じ、障害の種別を超え、団体がさらに連携する機運を高めたい」と話している。(北海道新聞12, 12, 15)

**5-4, 札幌のホテル車いすの利用は** 入り口幅狭く外国製通れず、浴室合格点ほとんどなし

国内外から二千人の障害者らが集まり、来年十月に開く障害者インターナショナル(D P I)国際会議札幌大会に向け、同大会組織委が札幌市内の二十八ホテルをチェックした。

ドアが狭くて入れないなど、問題点も確認され、この結果、大会受け入れホテルとして七カ所、それで収容しきれない

場合の二次候補八カ所を選んだ。

車いすランナーとしても知られる同委の宮下高事務局次長ら障害を持つ六人と建築士が、客室数が多く交通の便の良い二十八ホテルを選び調べた。ロビーやフロントなど場所別に合計百五十のチェック項目をリストアップした。

#### 客室と浴室チェック

表は入り口の幅など二十四項目。外国の幅広車いすでも通れるよう、基準を八十センチ以上とした。

入り口のドア幅だけみても十九施設が合格せず、札幌のホテルの国際化対応の不十分さが浮き彫りになった。

日本の車いすでは七十センチあれば一応合格だが、それに満たないホテルも一

#### ■客室・浴室のチェック項目(抜粋)■

- ▽ 入り口の幅、客室内の通路幅、浴室のドア幅がそれぞれ80センチ以上。段差がない
- ▽ ベットと壁の間に80センチの間隔が取れる
- ▽ 客室内に入間いすが回転する150センチ四方の空間がある
- ▽ 車いすに乗ってもクローゼットに服がかけやすい
- ▽ 洗面台の高さが65～70センチ
- ▽ 浴室内に緊急呼び出し装置がある
- ▽ 浴槽内に手すりがある
- ▽ シャワーチェア、マットの貸し出しがある
- ▽ シャワー位置や、バスタオル置き場などを変えられる

つあった。また、車いすが回転しやすい百五十センチ四方の広がりがない施設が十一も。同組織委は「備品充実も良いが、何も置かない空間も重要。ツインの部屋ならベッドの間も六十センチ以上離してほしい」と指摘している。

問題が目立つのが浴室。車いすに乗ったまま入れる人用と、降りて浴室に入る人用の客室がそれぞれあるか確かめた。

車いすのままの人は、浴槽の横に車いすとほぼ同じ高さの台座があると使いやすい。

台座の上で体を洗い、そのまま体の向きを変えて浴槽に入れる。

一方、車いすから降りて浴室内に入る人には、浴槽の壁の高さは低く、洗い場の床面とできるだけ段差がない方が望ましいという。

浴室が「合格点」のホテルはほとんどなかった。ただ、「浴室や段差など大会までに構造を変えてくれと要望しても、実現は難しい」（宮下次長）と話す。善後策として、シャワーチェアを備えたり、洗い場にマットを敷く方法もあるが、こうした備品のあるホテルは一つだけだった。

客室以外では、廊下の幅が百四十センチ未満のホテルが二つ、これでは車いすがすれ違いにくい。

車いすの人の高さに合わせて公衆電話が設置されたホテルは六カ所。障害者専用の駐車場は八施設に限られた。

盲導犬や介助犬を拒むホテルは一カ所だけ。ただ、ほとんどのホテルは受け入れ経験がなく、「犬のえさは用意できない」というホテルもあった。

今回の結果を基に、D P I 組織委ではホテル従業員への障害者介助の講習会などを開くとともに、問題点の改善を求める方針。

また、ホテル業界の施設整備や、利用者のホテル選びの参考となる「バリアフリー度」の基準づくりも考えている。

障害の種別を越えて誰もが自由に泊まれるように「客室のせめて一割は、障害者や高齢者の利用しやすいものに変えてほしい」としている。

（北海道新聞13, 5, 28）

### 5-5, 広がる障害者への配慮 出会いがきっかけ

私は仕事や遊びであちこちへ出かける機会が多いので、必然的に、いろいろな方々と知り合いになります。友人たちからは顔が広いと言われますが、私の顔は幅が広いわけでもなく、むしろ細長い方なのです。(すみません。寒くなるような、おじさんギャグでした。でも実際に細長い顔をしています)

これらの人脈は、自然にできた人間関係(ネットワーク)なのです。ですから、福祉とは関係ない仕事をしている方も大勢います。よく行くラーメン屋の店長とは、私が偶然、店に入ったことで顔なじみになりました。少々狭いのですが、ラーメンもおいしく、何よりもお店の人たちが親切なのです。友人たちを連れて何度か通っているうちに、この店長はトイレを何とかしようと思ってくださり、実現しました。

また、私がよく利用するタクシー会社の運転手たちも親切な方が多いのです。雪道でも嫌な顔せず、乗り降りの手伝いをしてくれます。本来なら、当たり前なのですが、嫌な顔をする方もいますからね。

ある不動産会社を経営している方もいろいろな話をしているうちに、自分の仕事ももっと障害のある人たちに対してできることがあるはずだと、仲間たちと動き始めましたから、今後は楽しみです。

それから、ある映画館のオーナーは、劇場を新しくするので、どうせなら車いす利用者が使えるトイレを設置しようと作っていただきました。

それぞれ商売と言ってしまうえばそれまでですが、少なくともその方々は行動を起こしたわけです。さらにその方々を通じてもっと多くの方々に、その思いが自然に伝わればすてきですね。

あるお店ではお酒を通じて友人になり、ボランティア活動をしている人もいます。

どれもちょっとした出会いがきっかけでした。

もちろん、このコラムを読んでくださっている方の中にもきっかけをつく

る人（障害のある人）や、そのきっかけから行動を起こしている人もいますよね。

私の数少ない経験からも感じますが、もっと障害のある人たちが積極的に社会とかかわることが、社会を変えていくことになると思っています。あっ、これは遊びに出る口実ではありません。本当です。

（福祉情報ネットワーク「メビウスの会」代表我妻武）（北海道新聞13, 1, 26）

## 5-6, 「心のバリアフリー」実現へ

小向英幸さん（30）は脊髄（せきずい）や頸椎（けいつい）を損傷し、車いす生活を送る人たちでつくる「道南車いすの会ウイング」の会報「ウイング通信」の編集長。

「障害者になって初めて見えてきたものがある。ほかの障害を抱える人のことにも考えが及ぶようになった」。自らを振り返りつつ、編集に携わる。

四月に発行した第二号は、車いす利用者の視点からスーパーやホテル、観光施設などの館内の情報を寄せてもらった。「健常者にも参考になると思う。第三号では、健常者の声や感想も掲載したい。年内の発行が目標」とアイデアを練る。

函館出身。「高校を中退し、悪いことばかりやって親に迷惑をかけた」。トラック運転手をしていた六年前、整備中に車体の下敷きになり、一年間の入院生活。絶望の日々から救ってくれたのが、家族、そして朝野球チームの仲間だった。「選手は無理でも監督なら」と引っ張り出された。それで、打ち込めるものができた。「周囲の支えがあったからこそ立ち直れた」

三年前、紙おむつなどの介護用品を一個からでも宅配する事業を始めた。「入院中、家族のいないお年寄りが、病院の売店におむつを買いに行く姿を見かけたのがきっかけ。前の自分なら思いもしなかった」と笑う。

会報第二号に、「今の社会に一番必要なのは（建物だけではなく）『心のバリアフリー』だ」という会員の声を載せた。会員だけではなく、多くの人々

に読んでもらえる会報にしたい」。会報を通じて、真のバリアフリーの実現を願う。(北海道新聞13, 7, 3)

### 5-7, 心のバリアフリー

千葉県松戸市 看護婦山崎香織(26)

今年、結婚することになった姉の相手は、車いすに乗った人だった。この結婚に母と私は反対した。これからのことをいろいろ考えると、障害のある方との結婚には賛成できなかった。

しかし、姉は私たちにこう言った。「この人が歩ける人だったら結婚はしない」と。彼女にとっては障害も一つの個性だった。反対の気持ちのまま、姉たちに会うと、そこには明るい笑顔とともに幸せそうな二人がいた。その時、気がついた。「私の心の中もバリアフリーにしないといけないな」と。  
(読売新聞12, 11, 8)

### 5-8, 心と住まいのバリアフリー

元日本テレビアナウンサーで、ニュースキャスターを三十年務めた小林完吾(六八)の講演会がこのほど、北海道マイホームセンター函館会場(函館市石川町)で開かれた。

演題は「心と住まいのバリアフリー」。

小林さんは一九九六年、講演中に脳出血で倒れ、現在も週一回リハビリを続けている。その経験から「朝から消灯までリハビリに取り組み、看護婦さんに心配されたが、退院の時は、つえを使わず歩いて帰りました」と後遺症との闘いをユーモアを交えて振り返った。

バリアフリー住宅が増えていることについては「住宅や公共施設だけがバリアフリーになっても、人の心がフリーにならなければ、外の社会はバリアだらけで、しっぺ返しを受ける」と強調した。来場者は、小林さんの説得力ある話に、真剣に耳を傾けていた。(北海道新聞12, 9, 19)



## 5-9, 自ら考え行動する「心のバリア」もなくそう

福祉活動のリーダー 四村 真さん

函館は昔、貿易港で栄えたと同時に福祉も発達し、多くの施設がつくられました。盲学校の前身や函館整肢学院（現・青柳学園）など、日本に誇れる福祉都市だったと聞いています。それが今、一部の施設が無くなり、出来るはずだった療育センターも市の狭い考え方で設置されず、非常に残念です。

その責任は行政にあると同時に、私たち当事者の責任でもあります。これまで私たちは、多くを人任せにしてきました。そろそろ自分で考え、行政とともに歩む時期にきたのではないのでしょうか。今は、函館開発建設部で取り組んでいる歩道バリアフリー協議会や、道南地域道づくり懇談会などで行政と一緒に汗をかいています。行政側も私たちの意見を参考にしてくれるので、批判的な見方をするばかりでなく、協力しあいながら本当の意味の「日本一の福祉都市」を目指しています。

函館の玄関口の駅、港、空港が10年後にはすべて新しくなります。その時には建物のバリアフリーとともに、心のバリアフリーも一緒になって実現する気持ちで、マチづくりに参加したい。特に、市街地の新駅舎などは人が集まるような施設にしないと、せっかくバリアフリーにしても、つくる意味がありません。

そのためには、市の中央生涯学習センター・中央図書館はぜひ、駅周辺に建設してほしいですね。また、新市立病院の隣には健康増進施設が建つようですが、私たちが求めてきたのは療育センターのほか、体育館や地区の図書館といった特定の人だけでなく多くの市民が集える施設でした。政治の力もあったようですが、まあ決まったことですから…。

福祉行政を動かす政治には関心もありますが、マチによっては福祉団体が特定の政党におんぶに抱っここのところも。この場合、活動しても組合運動のようになってしまって、逆に福祉の妨げになるような気がします。

函館は神戸、横浜と同時に開けたマチです。今を築いた人たちの志を忘れ

ず、函館市民として積極的にまちづくりに参加したいと思っています。

◆略歴◆しむら・まこと函館市出身。岩見沢高等養護学校卒。脳性まひによる上肢・下肢障害で車椅子。の生活、会話は音声再生の装置を使う。障害者自らによる活動のリーダー的存在で、福祉関係の市民グループ旗揚げに向け、現在準備中。23歳。(函館新聞12, 4, 14)

## 6. まちづくり

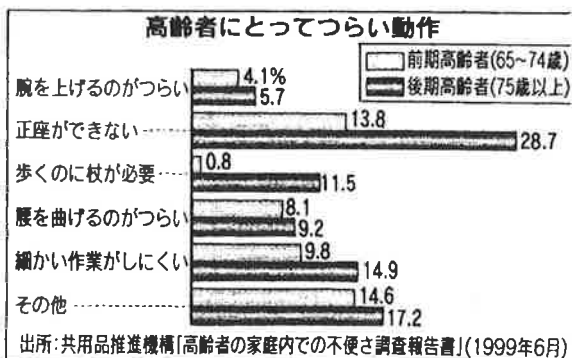
### 6-1. 高齢者、障害者の視線で

去る九月二十四日に室蘭で開かれた「福祉のまちづくり西胆振フォーラム」に参加してきました。これは、まちの不便なことや改善してほしいと思うことを話し合い、具体的な改善に向けて、取り組んでいこうというもので、主催者はまちづくりなど都市計画を勉強している学生さんや障害者団体の方などでした。

あいにくの天気で、おまけに休日でもあり、参加者はいるのだろうかと思

信半疑で参加しましたが、高校生から高齢の方まで六十二人もの参加があり驚きました。外の天気とは関係なく会場は熱気に満ちていました。だれもが自分たちの住んでいるまちを愛していますし、だからこそ不便な部分は何とかな

いと思っているんです。会場から今後も継続して議論してほしいという声があったのが何よりの証拠です。以前、ある大学の先生がこんなお話をしていました。「私たちはミスターアベレージという男性の平均点基準を持っている人、つまり働き盛りの元気な男性を想像してまちづくりをしてきたことが失敗だった。女性や



子供たち、高齢者や障害者のことを考えてこなかった。だから私たちの暮らしている『まち』は決して優しいとは言えないものになってしまった。われわれが年をとってがく然とした」そして「だからこそ、女性や障害のある人や高齢の人の視線でまちづくりをする必要があるではないか」と述べていました。

この話を聞いた時は、なるほどとうなずいてしまいました。そういう人たちの意見を今まで聞いてこなかったから不便で優しくないまちになったのではないのでしょうか。

もうひとつは「心のバリア」ですね。バリアフリーが進んでいるハワイのまちでも、段差や不便な場面に出くわすと必ずと言っていいほどだれから「何かお手伝いしましょうか」と声がかかります。そうするとまた行きたくなくなる。出かけたくなる。

北海道は広く、過疎化が進んでいるまちは交通も不便で高齢化も進んでいます。厳しい冬もあります。ですが、みんな自分たちの暮らしているまちが好きなはずです。だから、みんなで知恵を出し合って安心して暮らせるバリアフリーなまちを望んでいるのです。（福祉情報ネットワーク「メビウスの会」代表 我妻武）（北海道新聞12, 10, 13）

## 6-2, 生徒の意見、町政に反映

先に開かれた「上磯町の未来を語る子供議会」で、茂辺地中学校（岩上猛校長）の小原達也生徒会長（2年）が一般質問した同中の玄関にスロープを付けるなどのバリアフリー化が、町の一般会計補正予算に盛り込まれ、第4回定例町議会で可決された。質問は全校にアンケートを行い、生徒会がまとめた。

自分たちの質問が実現につながり、小原会長ら生徒会のメンバーはちょっぴり戸惑いながらも喜びを表している。

町教委は補正予算に約100万円を計上、職員用の玄関にスロープと手す

りをつけ、体育館入り口の段差を解消、お年寄りにも利用しやすい手すり付きの洋式トイレを設置する。年内にも工事に入る。(函館新聞12, 12, 17)

### 6-3, 車道と歩道傾斜測定

五月に発足した21世紀政策提言経営者会議(麻尾規史代表)では、八雲町内の九人の経営者が、町づくりをいろいろな角度から検討している。その一つとしてこのほど、車道と歩道との傾斜を調べた。

会の副代表である舟橋仁さんは「車いすの人と実際に町を歩いてみて、傾斜の大変さが分かり調べてみることにした」と話す。今回は、駅前通りと福祉施設が集まる「福祉村」を中心に会員が実際に車いすに乗って傾斜を測定した。警察署向かいの交差点では、七度の傾斜があり、引き上げるのに三十七 $\frac{1}{2}$ の力が必要。横断歩道があっても渡れず、一度車道に降りて傾斜の緩やかなところを探すことになるという。福祉村の中は十度くらいの傾斜。引き上げるに要した力は十五 $\frac{1}{2}$ ほどで比較的楽だった。

八雲町はシルバータウン構想と福祉村を目指して町づくりに取り組んでいる。「行政に任せるだけでなく、いろいろなデータをそろえ、町づくりに生かしてもらえるように働き掛けたい」と舟橋さんは話していた。(八雲・安士栄子 北海道新聞12, 11, 27)

### 6-4, 街づくりで求められるバリアフリー思想

日本はいま、過去に例を見ない高齢化、少子化の社会を迎えようとしているが、社会の礎となる、都市基盤や人々の発想が、その変化に対応できていない。

街に一步踏み出してみればわかるが、これだけ高齢者の人口比率が大きくなっているにもかかわらず、お年寄りの姿はあまり見かけない。それは、今の日本の若者向けにつくられており、高齢者は怖くて歩けないからである。段差で転ぶ心配がなく、ゆっくりと歩ける歩行者空間は「ごくまれ」にしか

ない。

日本が戦後の復興を果たすときに、都市は経済のための空間で、生活は二の次と考えられた。そのため戦後の日本の都市は働き盛りの人たちのみを対象につくられ、歩行者よりも車の都合を考えてつくられた。老人は家で隠居生活を送るか、郊外の緑豊かな老人施設で余生を送ればよいとされた。いま、そんな都市のあり方が切実な問題となってきた。高齢化社会は、いわば老人が主役の社会である。しかし、その主役であるはずの老人を社会の構成員として受け入れる基盤ができていない。まずは、子供からお年寄りまでが、心配なく使える、バリアフリーの都市環境をつくることが急務である。建築単体については法律なども整備され、次第にすべての人にやさしい建物がつくられつつある。だが、都市全体としては変わる気配すら見えない。

交通手段も、マイカーから地下鉄やバスなどの公共輸送機関への転換が期待される。現在の自動車が中心の社会では、なかなか歩行者空間の充実が難しい。限られた資源を有効に使う観点からも、公共輸送機関をつかって都市間や、都市施設同士をネットワークしていくようなあり方が望まれる。

物理的なバリアフリーは次第に人口に膾炙（かいしゃ）しつつあるが、その陰で一番重要な心のバリアフリーというものが忘れられているようだ。いくら施設が充実しても、若い人とお年寄りが世代を超えて気持ちを通い合わせることができなければ、意味がない。

それには、個人主義や効率優先の価値観を超えて、さまざまな次元で、いろいろな人々とコミュニケーションを取りながら、生活を充実させていく意識改革が必要である。

人々の交流によってできる目に見えないネットワークが、物理的なネットワークとともに重層していくような、多重ネットワーク社会こそが二十一世紀の社会のビジョンではないかと思う。

（建築家・東京大学教授安藤忠雄。日本経済新聞12,1,1）

### 6-5, 障害者の苦労知ること大切

障害者も健常者も暮らしやすい、バリアフリーの考え方を生かした街づくりについての講演会が十一日函館市内のホテルで開かれた。集まった建設業界関係者や障害者ら約三百人が熱心に聞き入った。

障害者らの意見を聞く「函館歩道バリアフリー推進協議会」開催などの取り組みを進めている函館開建の主催。障害者らに配慮した交通の在り方などを研究する。三星昭宏近畿大教授と、障害理解研究会代表の徳田克巳筑波大助教授が話した。

徳田助教授は「同じ障害者でも、程度や生活様式などは人それぞれ。街づくりは障害者の具体的なニーズにこたえるようにしなければならない」と指摘。視覚障害者にとって利用しづらいと思われる函館市内の場所を例に挙げ、プロジェクターで写真を示しながら説明した。

点字ブロックがでたらめに張られた道路や、車いすが引っ掛かりやすいマットを玄関に置いた福祉施設などがあり、「障害者が実際に困るのはどこか、まず知ることが大切」と話した。

三星教授は「日本各地で気候も違えば、適した交通の在り方も違う」と話し、ノンステップバスなどについて説明した。(北海道新聞11, 12, 13)

### 6-6, 迷惑 バリアフリーはどこへ

函館市内の商業地などで、歩道に駐輪された自転車が列を作り、歩行者の障害となっている。視覚障害者を誘導する点字ブロック上も“お構いなし”で、衝突によるケガなどの発生も懸念される。公共施設や住宅、道路整備での段差の解消などのハード面に対し、「思いやり」など“真”のバリアフリー化は進んでいないようだ。

障害者が社会生活をする上で行動しやすいまちづくりを目指し、段差の解消など施設、設備面のバリアフリー化は定着している。例えば、市内でも函館開建が国道227号の歩道改修で、障害者団体の意見を踏まえ、車道と歩

道の段差解消、歩道拡幅などを実施している。

ただ、ハード整備が進んでも、歩道への駐車、看板や自転車の放置などの障壁（バリア）があっては「バリアフリーの意味を果たしていない」と道路管理者の函館土現。歩道の幅員、駐輪場の未整備などの課題はあるが、中には「点字ブロックの上に置かないでください」との看板の横で、駐輪しているケースも。

渡島支庁社会福祉課は「住民同士が注意、協力し合う動機づけ、運動の盛り上がりを作っていかなければ」と語るが、こうした問題の解消に妙案はないのが現状だ。

自転車の問題はほんの一例に過ぎず「バリアフリーとは物理的なことだけでなく、制度や心理的なバリアなどすべてを取り除くこと」（岩波勝二函館市身体障害者福祉連合会長）との思いはまだ、届いていない。（函館新聞12, 4, 14）

#### 6-7, 点を線で結び面に広げる展開が必要

北九州市は都心部であるＪＲ小倉駅周辺一帯、四方、約百五十畝のバリアフリー化を今年二月に完了させた。この地域では、足の不自由な人が横断歩道を安心して渡れるよう、信号が切り替わるまでの残り時間を確認できる表示や、広くて車いすの人も利用しやすい電話ボックスを採用。駅には点字案内板を取り付けたり歩道橋を撤去するなどの工夫が行われている。

同市では、施行される交通バリアフリー法を活用し、バリアフリー化を生活地域にも広げる方針だ。

バリアフリーを必要とする、いわゆる移動制約者の全体数は明確ではないが、現時点で約三百万人の身体障害者と、六十五歳以上の高齢者約二千九十万だけを合わせても、全国民の五人に一人に近い。それだけにこの問題は一部の人でなく全国民的な課題といえる。

対策立案で注意すべきなのは、何が移動制約者のバリアかを正確に把握す

ることだ。それには、バリアフリー化を実現した後の効果チェックも含めて、移動制約者の声を反映させる仕組みが必要だ。

たとえば、「足の不自由な人に必要な駅のエスカレーターは上り用」と考えられがちだが、実際は「下りの方が体重がかかるので大変」とされているように、二ーズをつかみ損ねれば対策の効果は薄まってしまう。

どの地域がバリアフリー化されているかの情報を知らせることも不可欠だ。

一方、バリアフリー化で長期的に重要なのは「点を線で結び面に広げる」展開である。国、自治体の財政難も背景にバリアフリー化は当面、一日の利用者が五千人以上の駅などの施設や特定区間の道路の段差解消など、虫食いの進めざるをえないとみられる。だが、その効果は、北九州市のように“面”にまで広げてこそ高まる。

高齢者は年々増えていく。このため、バリアフリー協会の沢田藤司之専務理事は「のんびり進めていては高齢者の社会参画という二十一世紀社会の要請に間に合わなくなりかねない」と警告する。交通バリアフリー法施行を、対策促進のきっかけにしたい。西部本社編集委員鶴岡憲一（読売新聞12, 10, 25）

## 6-8, ヒヤリ地図

高齢者が街を歩くと「視界がさえぎられ、自動車が飛び出してきそうで怖い」といった場所に出くわすことが珍しくない。周囲にはわかりにくいこんな地点を地図にして、高齢者や運転者らに注意を呼びかける動きが広がっている。地図づくりから始める安全対策について考えてみた。

「それほど広い道じゃないのに、通勤時間には名古屋へ向かう車がびゅんびゅん通る」「ここは地下道があるけれど暗くて通りにくいので、つい道路を横切り、怖い思いをしている」。愛知県春日井市に住む女性でつくる「安全・安心まちづくり女性フォーラム」は、今年五月から六月にかけて地域の安全マップづくりを試みた。



高齢者を中心に、婦人会の女性、小学生ら参加者を募って普段通る道を点検。自動車にヒヤリとしたり、立ち止まったりしてしまう場所を見つけ、白地図に色とりどりのシールを張って示した。のべ二百五十人の体験を一枚の地図に集約する過程で、参加者には、慣れたはずの道でも意外に危ない場所が多いことがわかってきた。

高齢者の交通事故対策を研究していた国際交通安全学会（東京・中央）が提唱した、「ヒヤリ地図」づくりの一例だ。全国の交通事故による死者数のうち、六十五歳以上が九九年で約三五％を占め、その被害は深刻。一般に、一件の重大事故のかげにおよそ三百件の「ヒヤリ体験」が隠されているといわれることから、それを事故防止に役立てようと、九八年に作成の手引きをまとめた。

現在、各地の警察が主導して全国に広がり始めている。参加した高齢者らが自分の体験を思い起こしたり人の体験を聞いたりして、注意すべき場所を認識し、自衛意識を高められるのがポイントだ。

運転する側が高齢者に気を配るのにも、地図は役立つ。兵庫県川西警察署は猪名川町で昨年十一月、危険個所の写真付きのヒヤリ地図を二万六千部作り、町内全戸に配った。

どんな所で高齢者らが危険を感じているのか広く情報提供し、住民の注意を促す作戦だ。また、青森県陸奥警察署の呼びかけで住民が今年四月に作った地図は、歩く側の視点だけでなく、運転者から見て危険な個所も盛り込んだ。市民グループが独自に地図を作る動きもある。東京都多摩市の「多摩サロン大学バリア探検隊」は、公民館講座の卒業生である五十代の男性を中心に、約二十人で構成する市民サークル。余暇を利用し、高齢者の視点で駅や周辺施設、道路の「歩きやすさ」を点検し、地図を作っている。

一帯の多摩ニュータウンは町づくりの中で、車道と歩道をきっちり分けるなど交通安全にも配慮している。だが、改めて歩いてみると「歩道には、速度をあげて坂をかけ下りる自転車などが少なくない。歩行者、車いすも共存

するには危険が一杯。自分たちが年をとったら怖いだろうと実感したと、中心メンバーの元山隆さん。

駅周辺などで動き回りにくい「バリア（障壁）ポイント」を見つけ、写真を撮り、平面図に記入。段差の解消などバリアフリーの進展度合いも含め、近隣の二つの駅の周辺について完成し、現在は三カ所めの地図に取り掛かっている。今後、インターネットなどで公開し、地域住民に参考にしてもらおうとしている。

具体的には、どうやって地図を作るのだろうか。国際交通安全学会によると、ヒヤリ地図の場合、必ずしも現場に足を運ばなくてもいい。高齢者ら十五人くらいでグループを作り、まず会議室などに一センチ・五センチほどの白地図を張り出して、いまいる場所や自分たちの自宅の位置を確認する。次に、それぞれがこれまで「ヒヤリとした」記憶がある場所を指摘し、シールを張っていく。交差点など車にヒヤリとした場所には赤、自転車なら青、見通しが悪かったり、放置自転車が多かったりして道路に問題があるところは緑というふうに、シールを色分けする。複数の人が同じ場所をあげれば重ねて張っていく。完成したら、それぞれの地点でなぜ、どんな体験をしたか互いに説明し、注意点や改善策を考える。近くのヒヤリ個所にみんなで行ったり、警察の協力があれば、事故発生地点図と比較したりするのも効果的だ。

春日井市では「来年までに全部で三十七ある小学校区ごとに、地図を完成させたい」（渡辺修子女性フォーラム委員長）と意気込んでいる。ヒヤリ地図には、街灯が暗くて不安といった防犯上問題がある場所や、災害時の避難場所なども盛り込んでおり、今後、交通安全対策だけでなく、町づくり全体に活用されそうだ。

便利な福祉用具を使えば個人でも、高齢者の交通安全対策をとることができる。福祉用具の研究開発を助成するテクノエイト協会（東京・千代田）に聞くと、「身近で簡単な物なら、つえの握り部分などに光を反射させる物を付け、『人がいますよ』と自分を目立たせる工夫がある」という。出歩くの

を助けるものとしては、歩行車のほか台座が付いていてイスに早変わりするつえもある。「疲れれたら無理せず道端で休むというのも、事故防止につながるのでは」

ハイテク機器の開発も進められている。「例えば、音声情報案内システム。個人が専用機器を持ち歩けば、信号のある交差点などに近づくと反応して、『信号は赤です』などと音声で知らせてくれるものがある」。横浜・磯子で実験中だ。こうしたシステムの導入が進むと、安全対策も厚みを増しそうだ。  
(日本経済新聞12, 9, 3)

#### 6-9, ヒヤリ地図で事故防止

函館西署は、交通事故の危険場所を示した「ヒヤリ地図」を住民らに配布した。お年寄りたちから、事故に遭いそうになった場所を聞いて作った。

一年ほど前から、同署員が高齢者の交通事故防止を図るために管内にある二十九の老人クラブのうち、九クラブの約二百五十人から聞き取り調査を実施、日常生活で車や自転車にはねられそうになった場所を詳しく聞いた。その調査結果に基づいてパソコンを使い宮前、万代、松川など九町内会の地図を作った。いわば交通事故の“ハザードマップ”ともいえる地図で、イラストや写真をふんだんに使い、交差点角の店名などを具体的に記すなど、「ヒヤリ」とした場所を分かりやすく編集している。

各町内会を通じて約三千四百枚を配布したほか、一九八九～九八年までに管内で起きた交通死亡事故の発生場所や犠牲者数を示した「交通死亡事故発生マップ」九百枚も配った。(読売新聞12, 4, 13)

